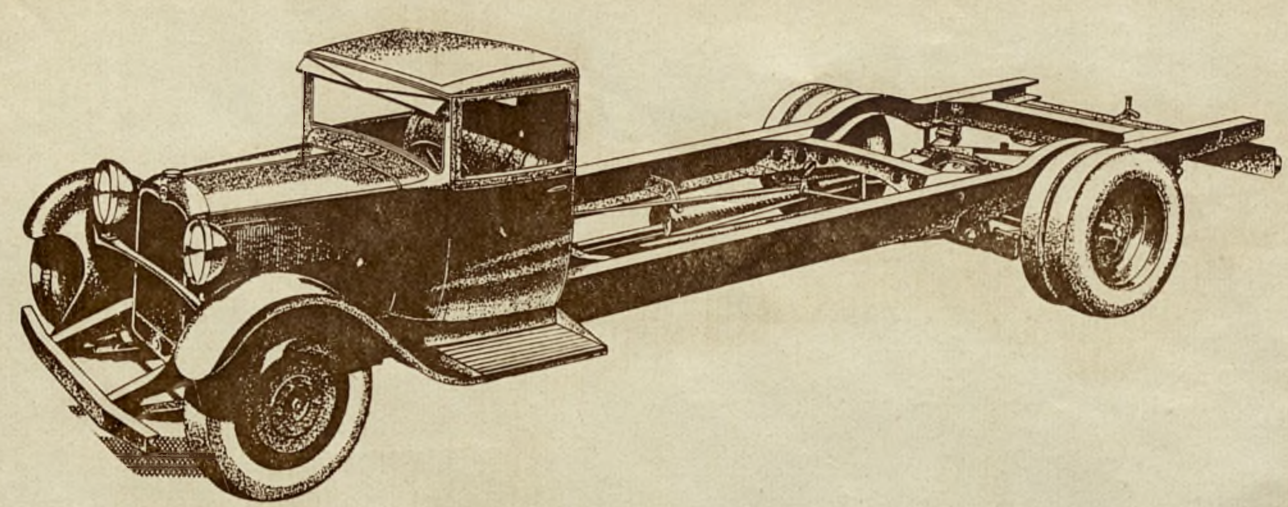
AUTO i SPORT



Rok I. Nr. 2
Miesięcznik ilustrowany
WARSZAWA
Październik
1930
Cena 30 gr.



CITROËN

POTRÓJNA OSZCZĘDNOŚĆ

NISKA CENA

Cena Zł. 14.900 za podwozie 45 HP, o rozstawie osi 4·25 m, o szerokości toru 1·50 m na podwójnych tylnych kołach, z błotnikami, ze stopniami i kołem zapasowem z ogumieniem, jest naprawdę bezkonkurencyjna.

TANIA EKSPLOATACJA

Niezwykle niskie zużycie paliwa i gum, łatwa konserwacja, pozwala do minimum obniżyć koszta eksploatacji, a w porównaniu z każdym innym samochodem osiągnąć olbrzymią oszczędność.

WIELKA TRWAŁOŚĆ

Nadzwyczaj silna konstrukcja, do której zostały użyte najwyższe gatunki stali specjalnych, zapewnia mu olbrzymią trwałość, która oprze się zwycięsko nawet tak złym warunkom drogowym jak u nas w Polsce.

Polskie Tow. Samochodów CITROËN Warszawa, Czerniakowska 199

Telefony: 540-77, 32-00, 534 85

Rok I. Warszawa, Październik 1930 Nr. 2

AUTO i SPORT

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY

Lwowski wyścig uliczny



Mistrz Polski, Maurycy hr. Potocki, 1-szy w wyścigu płaskim na 20 km.

Pierwszy w Polsce wyścig okrężny samochodów i motocykli, który odbył się w ub. m. na ulicach Lwowa, — najbardziej może emocjonująca impreza samochodowa tego sezonu — był prawdziwie wielkim sukcesem sportowym i organizacyjnym Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Wybór trasy (Pełczyńska—Stryjska—Kadecka) długości 3.040 mtr., najeżonej zakrętami, zjazd ulicą Kadecką i ostry skręt w Pełczyńską — obiecywał niejedno sensacyjne spotkanie, budząc jednocześnie poważne obawy, a nawet: tragiczne przepowiednie.

Rzecz prosta, największe zainteresowanie skierowane było na walkę w kategorji wyścigowej, której trasa obejmowała 17 okrążeń (50 km.). Jednakże poza konkurencją Liefeldta i M. hr. Potockiego, wyścig odbył się bez większej walki. Ripper wjechał w ulicę Kopernika, musiał zawrócić, stracił 8 sekund. Heller (na Bugatti p. Zawidowskiego), który budził duże nadzieje, wpadł do rowu i — choć wyszedł bez szwanku — musiał wóz wycofać.

Bardziej interesujący był wyścig w kategorji sportowej, choć i tu zwycięstwo Skolimowskiego, doskonałego kierowcy, który prowadził bez przerwy, wydawało się pewne. Zacięta jednak była walka o drugie miejsce. W ósmem dopiero okrążeniu udało się Liptay'owi zostawić za sobą Adama Potockiego, który ustawicznie zagradzał mu drogę, i minąć metę jako drugi.

Również i w turystycznej kategorji ciężką walkę toczył Kapliński z p. Koźmianową. Ale p. Koźmianowa na płaszczyźnie uzyskała przewagę i potrafiła utrzymać ją do końca. W wyścigu tym wzięli udział, poza p. Koźmianową i p. Kaplińskim, pp.: Tomasz Łępkowski (Lancia, opony Dunlop), Jan Chrząszcz (Praga-Alfa, opony Dunlop), inż. Sroubek (Praga - Piccolo,



Start wozów wyścigowych.



Start motocykli.

Kat. Sportowa (trasa 30 km.): 1) Tadeusz Skolimowski, na „Alfa-Romeo" (opony Dunlop), czas: 24.6,59. 2) Alfred Liptay, na „Bugatti" (opony Dunlop) czas: 24.48,22.

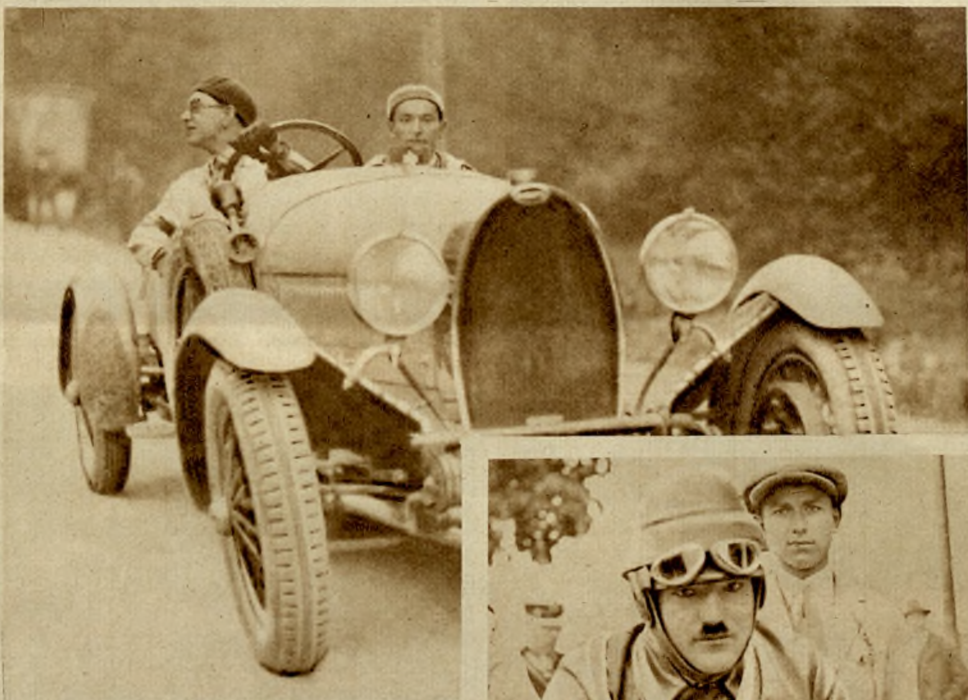
Kat. Turystyczna (trasa 21 km.): 1) Marja Koźmianowa na „Austro-Daimlerze", czas: 18.56,39. 2) Adam Kapliński, na „Stutz" (opony Dunlop), czas: 19.1,07.

Motocykle: Kat. Wyścigowa 600 cm^3: 1) Tadeusz Rudawski, na „Ariel" (opony Dunlop), czas 25.39,56. 2) Gębala, na „Ariel" (opony Dunlop), czas: 25.45,37. 3) Bogusławski, na „Ariel" (opony Dunlop), czas: 26.25,23.

Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu należy się duże uznanie za tę ze wszechmiar udaną imprezę.



(Na lewo): P. Tadeusz Rudawski, na „Ariel", zwycięzca w kat. motocykli wyścigowych 600 cm.^{3}



Młody i doskonale zapowiadający się kierowca, p. Alfred Liptay.



(Na prawo): P. Edward Kustanowicz, na BMW, który w wyścigu płaskim uzyskał najszybszy czas dnia (przec. 116·712 km. na godz.)

opony Dunlop), Artur Reim (Lancia) i Cezary Szaszkiewicz (Buick, opony Dunlop). Trasa — 21 km., 7 okrążeń.

Drugą część, równie zajmującą, imprezy lwowskiej stanowił wyścig motocyklowy, zaliczony do mistrzostw Lwowa, w którym szczególnie wyróżnili się pp. Rudawski i Kustanowicz.

Oto poszczególne wyniki wyścigów:

Kat. Wyścigowa: (trasa 50 km.) 1) Inż. Liefeldt, na „Austro-Daimlerze", czas: 38.12,3. 2) Maurycy hr. Potocki na „Bugatti" (opony Dunlop), czas: 38.26,05. 3) Jan Ripper, na „Bugatti", czas: 42.7,6. 4) Fr. hr. Mycielski, na „Bugatti" (opony Dunlop). 5) Antoni Heller, na „Bugatti" (opony Dunlop).

RAID PAŃ

Przez parę tygodni ważyła się doniosła kwestja — odbędzie się w tym roku raid pań, czy nie? Na raid międzynarodowy fabryki wysyłają maszyny ze względów propagandowych, sportowcy jadą, by uzyskać punkty do rozgrywki o mistrzostwo, a raid pań jest dotąd traktowany, jako impreza nawpół sportowa, nawpół towarzyska.

Pogląd to całkiem niesłuszny. W ciągu kilku lat ostatnich mieliśmy możność przekonać się, że panie w sporcie automobilowym skutecznie potrafią rywalizować z mężczyznami. Najlepszy tego dowód dała pani Koźmianowa, która na wyścigu Lwowskim zajęła pierwsze miejsce w swej kategorji w silnej konkurencji męskiej.

Na starcie tegorocznego raidu pań stanęło dziewięć maszyn, w tem jednak aż dwa zespoły fabryczne: Citroena i Pragi. Właściwie te zespoły nie konkurowały ze sobą, ponieważ regulamin przewidywał osobne nagrody zespołowe w różnych kategorjach. Pragi-Piccolo szły w kategorji do 1,5 litra, sześciocylidrowe Citroeny zaś szły w kategorji 3-litrowej, razem z silnym sportowym Daimlerem pani Koźmianowej. Na nagrody indywidualne poszły trzy maszyny: Austro-Daimler p. Koźmianowej, Praga-Alfa, prowadzona przez p. Emmę Stałowską z Katowic i czterocylindrowa Tatra p. Zajączkowskiej-Meissnerowej.

Pierwszy etap przyniósł dwa wypadki. Pani Romerowa, jadąca w teamie Citroenów, wskutek pęknięcia resoru musiała już pod Białą Podlaską wycofać się z raidu. Bardziej poważny wypadek zaszedł z maszyną p. Zajączkowskiej. Na trzecim kilometrze przed Prużanami, wskutek nagłego defektu pneumatyku, maszynę zarzuciło. Nieprzygotowana do możliwości defektu na doskonałej szosie, kierowczyni nie zdążyła wyprostować maszyny, która stoczyła się z szosy i nakryła sobą jadących. Poważne katastrofy pociągają za sobą nieznaczne skutki. Z pośród obsady jedynie pomocnik kierowczyni p. Tytus Grzędzica uległ przecięciu ręki odłamkami stłuczonej szyby, — reszta wyszła bez szwanku.



Fot. Dorys.
Zwyciężczyni Raidu Pań — p. Marja Koźmianowa.



Start.

Mimo fatalnego wypadku, p. Zajączkowska nie zrezygnowała z dalszego udziału w raidzie i w przepisanym czasie przybyła na metę pierwszego etapu w Białymstoku. Dopiero na drugim etapie ambitna kierowczyni, wskutek zasłabnięcia swego okaleczonego pomocnika, musiała wycofać się z raidu i z bólem w sercu zawróciła do Warszawy.

Już po pierwszym etapie można było dokładnie ustalić taktykę poszczególnych zawodniczek. Na czele raidu szła Praga-Alfa pani Stałowskiej, która postanowiła utrzymać najwyższą przeciętną, jakkolwiek regulamin nie przewidywał za to punktów dodatnich. Na dalszych miejscach lokowały się Pragi-Piccolo, stanowiące zespół fabryczny. Wyciągnąć na małej maszynie przeciętną 60 km. na godzinę, — to rzecz niełatwa nawet dla mężczyzny, jednakże panie Śliwińska, Skarbek-Tłuchowska i Toepferowa czyniły to bez wielkiego wysiłku, osiągając przez to pożądany efekt moralny.

Pozostałe po rozbiciu teamu dwa Citroeny pań Baczewskiej i Podhorodeńskiej szły nieco wolniej, oszczędzając silniki na próby szybkości, decydujące o ostatecznych wynikach raidu. Pani Koźmianowa nie chciała forsować swego Austro-Daimlera, i na etapy, ku zdumieniu laików, przybywała ostatnia.

Drugi etap raidu rozpoczął się w niezbyt korzystnych warunkach atmosferycznych. Mgła w okolicach Białegostoku była tak gęsta, że zawodniczki z trudem utrzymywały obraną przeciętną szybkość. Na równych szosach kresowych etap 260 kilometrów — to raczej miła wycieczka turystyczna przez piękne lasy Wileńszczyzny. Etap ten jednak przy zakończeniu zawierał aż dwie próby: szybkości płaskiej i zręczności jazdy.



Od lewej do prawej: pp. Dyr. Koghut, E. Stałowska, K. Śliwińska, Barylski, Ł. Skarbek-Tłuchowska, Toepferowa, Koghutowa.



P. Zając̨zkowska-Meissnerowa, która szczęśliwie wyszła z groźnej katastrofy. Na tylnem siedzeniu — red. I. Kołłupajło.

Pierwotnie wyniki prób miały być rejestrowane przy pomocy chronometra elektrycznego, specjalnie w tym celu sprowadzonego z Warszawy. Zawiodła jednak służba łączności, przeciągająca przewody wzdłuż trasy. Po trzygodzinnych bezowocnych zabiegach zapadło postanowienie rejestrowania wyniku przy pomocy ręcznych stoperów.

Zawodniczki musiały ze stojącego startu przebyć dwa kilometry, poczem obliczano osiągniętą szybkość na każdym kilometrze zosobna.

Rozpoczęła wyścig p. Stałowska. Czy to wskutek przedenerwowania kierowczyni, czy też wskutek chwilowej niedyspozycji karburatora, nie osiągnęła ona szybkości ogólnie spodziewanej. Mimo to czas przebycia obu kilometrów — 1 minuta i 33 sekundy przyniósł jej pokaźną ilość punktów dodatnich.

Trzy małe Pragi, startując kolejno po sobie, osiągnęły szybkość tak znaczną, że przy uwzględnieniu różnicy litrażu, p. Śliwińska uzyskała lepszy wynik niż p. Stałowska.

Pani Podhorodeńska na Citroenie ruszyła ze startu znakomicie, wszakże w połowie wyścigu silnik nagle zaczął przerywać. Gdyby nie doskonały start, p. Podhorodeńska może nawet nie osiągnęłaby przepisanej szybkości minimalnej.

Lepiej spisał się drugi Citroen, prowadzony przez p. Baczewską. Dzielna Lwowianka osiągnęła na swej limuzynie taką szybkość, że w rezultacie uzyskała drugi czas dnia po p. Koźmianowej.

Zwycięstwo p. Koźmianowej było łatwe do przewidzenia, interesował nas jedynie wynik cyfrowy. Gdy żółty Daimler w zawrotnem tempie minął metę, obliczyliśmy wynik. Czas na dwuch kilometrach — 1 minuta 11 sekund, przeciętna szybkość na drugim kilometrze 124 na godzinę, — to wynik całkiem nieprzeciętny. Przecież inż. Liefeldt podczas raidu Międzynarodowego na takiej samej maszynie w podobnej próbie na asfalcie szosy Raszyńskiej osiągnął czas 1 min. 5 sek.

Po wyścigu rozpoczęła się próba zręczności. Zawodniczka musiała cofnąć maszynę o równe 10 metrów wtył, następnie ruszyć naprzód i zahamować dokładnie na drugiej mecie, odległej o 500 metrów. Tą próbę również najlepiej wykonała pani Koźmianowa w rekordowym czasie 36 sekund. Następne miejsca zajęły panie Stałowska i Baczewska.

Po serdecznem przywitaniu przez klub Wileński, raid pań rozgościł się na placu Katedralnym. Kulminacyjny punkt raidu już minął, pozostał do wykonania jedynie trzeci etap — z Wilna do Warszawy, po dobrych i równych drogach.

Powrót odbył się też bez żadnych incydentów. Przodowała znowu p. Stałowska, która 460-kilometrowy etap przebyła w niespełna siedem godzin. Z prawdziwym entuzjazmem muszę stwierdzić, że wszystkie siedem zawodniczek, które stanęły na mecie raidu, różniły się pomiędzy sobą w klasyfikacji jedynie różnicą punktów dodatnich. Punktu karnego nie miała ani jedna zawodniczka.

Bezkonkurencyjnie pierwsze miejsce uzyskała pani Koźmianowa, przedewszystkiem dzięki znakomitemu wynikowi próby szybkości. W raidzie dzielnie jej sekundował w roli mechanika Jaś Ripper. Dopomagał on zresztą nietylko pani Koźmianowej — każda z pań każdej chwili mogła liczyć na jego rady i wskazówki.

Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji uzyskała pani Śliwińska z Poznania na maszynie Praga-Piccolo (opony Dunlop). Panie Toepferowa



Start z parku w Wilnie, w powrotną drogę do Warszawy.

i Skarbek-Tłuchowska, jadące w tym teamie (również na Dunlopach), osiągnęły cokolwiek niższą ilość punktów. Uwagi godny jest fakt, iż poraz pierwszy w raidzie pań występował team fabryczny i zdobył nagrodę zespołową. Czeskie maszyny, fabrykowane częściowo w Polsce, w Oświęcimiu, zaprezentowały się z najlepszej strony, jadąc na

Pani Podhorodeńska, biorąca udział we wszystkich dotychczasowych raidach pań, musiała zadowolić się nagrodą pocieszenia. Należałaby się jej raczej nagroda zachęty do dalszych wysiłków sportowych, które w końcu doczekają się zasłużonego oficjalnego uznania.

Władze raidowe w osobach komandora Grabowskiego, wicekomandorów Szydelskiego i Maryańskiego dołożyły wszelkich starań, by raid przyniósł dobre wyniki sportowe i pozostawił po sobie miłe wspomnienie. Oba cele zostały osiągnięte znakomicie i raid pań śmiało może zaliczać się do najbardziej udanych imprez tegorocznego sezonu sportowego.

I. Kołłupajło.



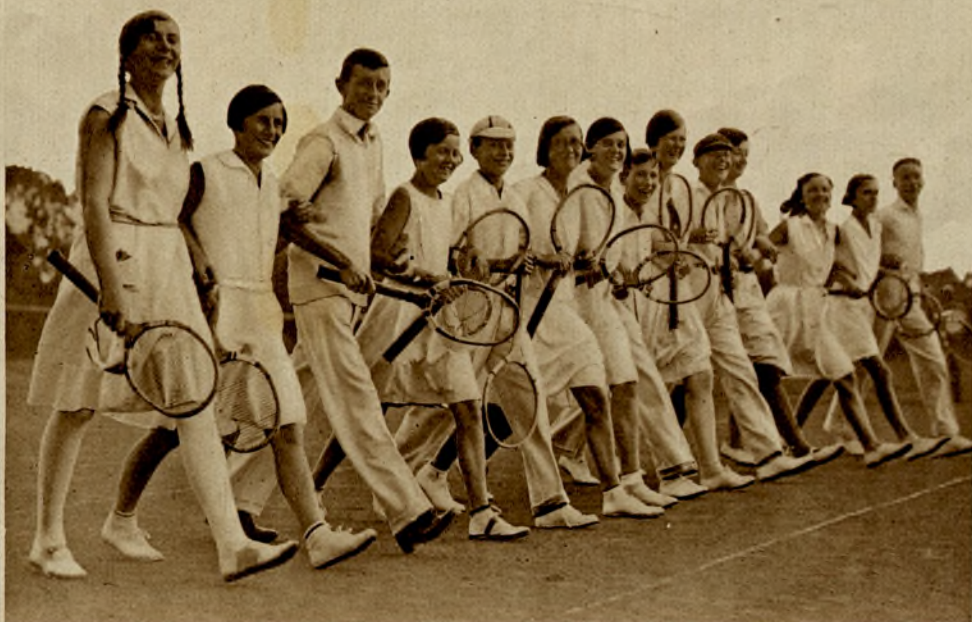
„Znak zapytania" nad New-Yorkiem.



Costes i Bellonte po zwycięstwie: depesze gratulacyjne.



Mistrz Stanów Zjednoczonych, Doeg — pierwszy, który od r. 1919 pozbawił Tildena tytułu.



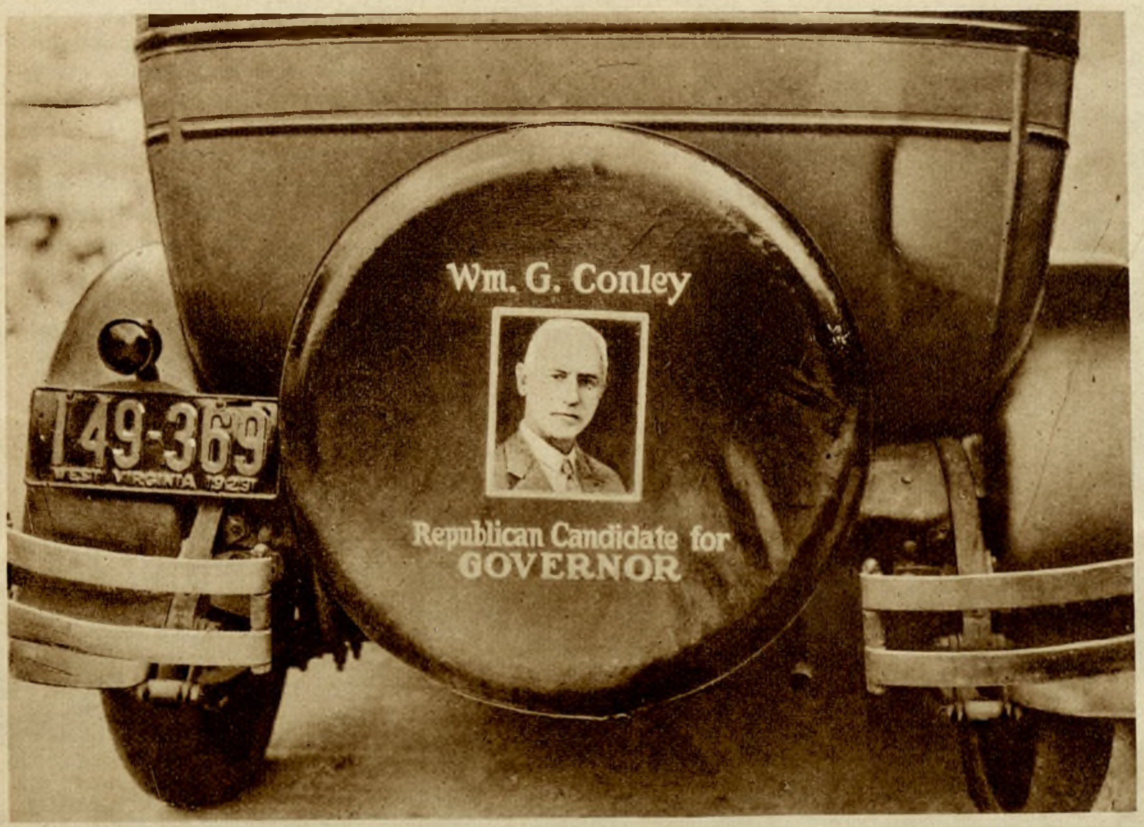
Młodzi idą!

całej przestrzeni raidu z bardzo wysoką przeciętną bez najmniejszych defektów lub usterek.

Jadąca poza zespołem na maszynie Praga-Alfa (opony Dunlop) p. Stałowska, w ogólnej klasyfikacji uzyskała miejsce trzecie.

Dzięki znacznemu litrażowi na piątem miejscu okazała się pani Baczewska. Wyniki jednak osiągnięte w próbach, zarówno jak i zalety sportowe ujawnione przez urodziwą lwowiankę na całej przestrzeni raidu pozwalają mi stwierdzić, że panią Baczewską powinniśmy zaliczyć do elity naszych automobilistek.

Amerykańskie pomysły



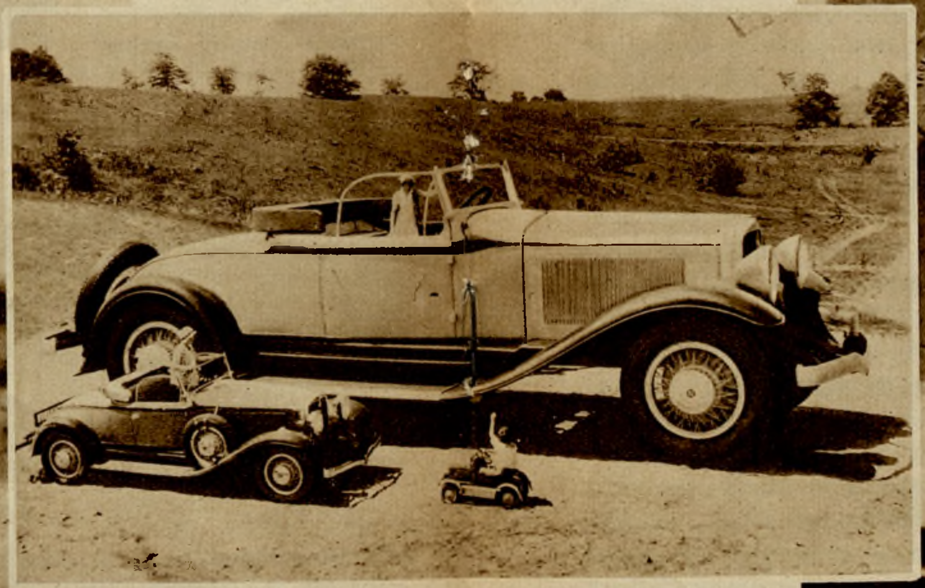
Propaganda wyborcza!



„Nie śmiej się, mój jest zapłacony!“ — Tak odpowiadają w Ameryce właściciele starych wozów, na drwiące uśmiechy pysznych kierowców, którzy kupili samochód na raty.



„Nie spędzaj niedzieli na myciu twego auta! Jedź tramwajem!“



100.000 — konny wóz? Nie — reklamowy samochód, ważący 5.500 kg. Obok, po lewej, normalnej wielkości wóz; po prawej — samochód-zabawka.



„Życie jest słodkie, nie narażaj go!“



MARJAN HEMAR.

ZŁODZIEJ SAMOCHODOWY

Jest to właściwie kwestja raczej poważna, niż wesoła, ale gdzież ją poruszyć, jeśli nie łamach pisma, które nazywa się „Auto i Sport“?

„Auto i Sport“, to znaczy, że pismo zajmuje się samochodem i rozmaitymi rodzajami sportu, spowinowaconymi z samochodem nietyle po kądzieli ile po gumie, po gumie Dunlop. Siłą rzeczy powinno się takie pismo rozwinąć w poważny i wszechstronny, przedewszystkiem fachowy organ tej grupy sportowców, która utrzymuje jakiekolwiek, choćby najdalsze gumowe stosunki z automobilizmem.

Niepośledni udział w tej grupie zajmują złodzieje, którzy kradną z samochodów opony oraz wiele innych drobiazgów.

Trudno i darmo — kto powiedział *a* musi powiedzieć *b*, choćby ta litera nie leżała nawet na linji jego szlachetnych ambicyj. Logika jest nieubłagana i musimy się na to zdecydować, że „Auto i Sport“ będzie fachowym organem m. i. także i złodziejisportsmenów. Wątpliwości, które posiadam jeszcze w tym względzie, dotyczą już tylko interesującego zagadnienia: Czy złodziej samochodowy jest sportowcem i o ile?

Zdaje mi się, że wogóle mamy fałszywe wyobrażenia o tem, czem jest właściwie złodziej. Wiele bystrych skądinąd umysłów mniema, że złodziej, to znaczy *były* człowiek uczciwy, dajmy na to, były ślusarz, albo były kaligraf. Tyle, że mu niestety uczciwość nie przyniosła upragnionego szczęścia, albo nie wystarczała na życie, więc zmuszony został dorabiać sobie kradzieżą. Zważmy dobrze, coby to znaczyło: Po pierwsze, że złodziej nie jest kwalifikowany. Jest kwalifikowanym ślusarzem albo kaligrafem, ale złodziejem jest z amatorstwa. Po drugie, że działa pod przymusem — wszystko jedno, czy dlatego, że nie ma zbytu dla swojej właściwej pracy, czy dlatego, że brak mu drobnych na wódkę — dość, że ulega przymusowi jedynie czasowo, prowizorycznie i kiedy tylko znajdzie pracę kaligrafa, albo kiedy odzwyczai się od alkoholu, wróci z powrotem na łono uczciwego społeczeństwa.

Jest to pogląd pozornie idealistyczny i pełen optymizmu — w gruncie rzeczy krzywdzi jednak boleśnie naszych kolegów, złodzieji. Zawód złodzieja jest ciężki i niebezpieczny. Opinja społeczeństwa uczciwego odebrała mu już dawno wszelkie przywileje innych zawodów — swobodę wykonywania praktyki, możność studjów, ochronę przed nieuczciwą konkurencją, potępia nawet poczucie zawodowego honoru i zawodowej ambicji. Pozostawmy złodziejowi przynajmniej to jedno, co mu się czysto logicznie należy — nie odmawiajmy mu fachowości.

Minęły dawno te czasy, kiedy człowiek w potrzebie wychodził poprostu na miasto i jak popadło — albo portfel z kieszeni świsnął, albo bieliznę ściągnął ze strychu, albo cokolwiek z furmanki chłopskiej, ale nigdy z próżnemi rękami nie wrócił a w każdym razie do interesu nie dołożył.

Dziś już niema tak dobrze. Dziś złodziej ma swoje sezony, ma swe okresy deficytowe, płaci podatki, posyła dzieci do szkół i podobnie, jak wielu znajomych mi aktorów, wzdycha zapewne wieczorem w stylowym hallu swej willi „Za żadne skarby nie chciałbym, aby Żdziś (synek aktora, wzgl. złodzieja) albo Marynia (córeczka) poświęcili się — wyraźnie mówi: „poświęcili się“ — mojemu zawodowi...“ I przedewszystkiem — złodziej jest specjalistą. Nie każdy wie o tem, iż złodziejstwo dzieli się na poszczególne fachy, tak ściśle ograniczone, jak n. p. okulistyka, dentystyka, psychjatrja i t. p. chociaż od biedy oczywiście i dentysta potrafi popukać pacjentce po klatce piersiowej a lipkarz poradzi sobie nolens volens z pajęczarstwem.

Muszę to zaraz wytłumaczyć: „Lipkarz“, to znaczy złodziej specjalista w kradzieżach przez okna, wszystko

jedno zamknięte, czy otwarte. „Pajęczarz" oznacza specjalistę od bielizny na strychu. Specjalista kieszonkowiec nazywa się „doliniarz", a specjalista od furmanek chłopskich na targu „potokarz". To jeszcze nie wszystko. Specjaliści, którzy praktykują w sklepach, są to „szopenfeldziarze", co innego są „kasiarze", co innego „elektrotechnicy", którzy specjalizują się w żarówkach z klatek schodowych, co innego znowu „farmazoni", „konsule", pracownicy „na mokro" lub „na sucho" — bądźmy spokojni, działów jest bardzo wiele.

Całą tę autentyczną terminologję, oraz znajomość wielu głębszych tajników złodziejskiego fachu zawdzięczam nie byle komu, ale pierwszorzędnemu znawcy tej dziedziny, JWP. Józefowi Porębskiemu, naczelnemu inspicjentowi i rekwizytorowi teatru Qui Pro Quo.

Rekwizyty teatralne — jest to dział obłąkany. Czasami, na pół godziny przed premjerą okazuje się zapotrzebowanie na trzy używane portfele męskie, komplet bielizny pościelowej, kilka żarówek, sześć żywych gęsi, irygator, dwie opony Dunlopa i pięć do dziesięciu tysięcy złotych. Rekwizytor teatralny przyjmuje zlecenie w milczeniu, wychodzi na miasto i na pięć minut przed pierwszym dzwonkiem jest wszystko, czego było potrzeba. P. Józef Porębski jest to rekwizytor wspaniały. Nie wiem, czy to ma bezpośredni związek z fachowością, z jaką udzielił mi wspomnianych informacyj złodziejskich, ale myślę, że tak.

Otóż, zważywszy wszystkie te momenty, skłonny jestem określić zawód złodzieja jako pewnego rodzaju sport profesjonalny. Złodziej dzisiejszy opuścił kadry amatorstwa, nie zatracając w swym zawodzie pięknych i poważnych cech sportowych. Zasługuje na to stanowczo, aby „Auto i Sport" roztoczyło baczną opiekę nad tym specjalnym rodzajem kleptologji, który zajmuje się samochodem i na który brak jeszcze niestety fachowego terminu, mimo, iż praktyka kwitnie już w całej pełni.

Uciekam się do zmysłu językowego i poczucia lingwistycznego czytelników — złodzieja-specjalistę samochodowego możnaby nazwać „Oponiarz", albo raczej „Dunlopkarz", ponieważ te opony najczęściej padają ofiarą „zapalniczkarzy". „Zapalniczkarz" wydaje mi się dlatego słuszne, iż istnieją kadry złodziei, specjalizujących się już dzisiaj w wykradaniu zapalniczek z samochodów, nie do pogardzenia są także nakrętki, t. zw. korki od baków benzynowych — nie mówiąc już o całych kompletach narzędzi, które spoczywają zazwyczaj pod przedniem siedzeniem i nietrudno dadzą się spieniężyć. Polecam kolegom dalej: całe koła zapasowe, lampki tylne, lampę boczną, podręczną, t. zw. zucherek, numery rejestracyjne, poduszki, wzgl. kompletne siedzenia i t. d. — najlepiej zorjentować się odrazu na miejscu, t. zn. w opuszczonym i pozostawionym na ulicy samochodzie. Nie radzę natomiast zabierać całych samochodów, ponieważ zbyt takowych nie jest jeszcze dostatecznie w kraju ułatwiony.

Dla orjentacji podaję jednocześnie w przybliżeniu wykaz cen, jakie można obecnie uzyskać na rynku krajowym, za poszczególne części. W cennik ten uzyskałem przypadkowy wgląd kilka miesięcy temu, kiedy z samochodu pozostawionego na kwadrans na ulicy Belwederskiej ukradł mi młodociany Oponiarz koło zapasowe, wraz z nowiutkim Dunlopem. Komisarjat policji już na drugi dzień odzyskał „zgubę" a młodociany zbrodniarz zwierzył mi się z fantastycznych zysków, jakie przypadły mu w udziale. Stosownie do wiarygodnych zwierzeń cennik przedstawia się następująco:



Czyżby Maurice Chevalier... znał cennik Hemara?

Koło zapasowe (zależnie od marki wozu)	2.50 — 3. zł.
Opona (zależnie od wymiaru)	1.20 — 2. zł.
Zapalniczka elektryczna	30—50 gr.
Komplet numerów rejestr.	1.— zł.
Lampka tylna wraz z kablem	1.— zł.
Korek od baka mosiężny	50 gr.
„ „ „ aluminjowy	30 gr.
Siedzenie skórzane	2.50 zł.
Komplet narzędzi (pompa, 2 łyżki, 3 klucze francuskie, flachcążki i młotek)	3.— zł.

Ceny rozumieją się franco loco skład paserski. Ryzyko sprzedającego. Widzimy więc, że zawód Oponiarzy opłaca się sowicie. Roboty niewiele, a zysk pewny i obfity w krótkim czasie przywieść może gorliwego pracownika do majątku a nawet do posiadania własnego samochodu. Wystarczy zacząć od drobnych części — a całość sama się złoży. Do tego czasu jednak: Praca — praca — i jeszcze raz praca!!

Ze złodziejskiem pozdrowieniem *Marjan Hemar.*

Wielkie akordy sezonu lekkoatletycznego

Tylko Petkiewicz i Kusociński ostali się na pobojowisku rozgromionych przez panie lekkoatletów.

Lekkoatletki polskie pobiły w roku bieżącym lekkoatletów na głowę. Na najwspanialszym święcie sportu kobiecego — III Igrzyskach w Pradze — zdobyły one dla Polski drugie miejsce, wyprzedzając czternaście państw; zajęły cztery pierwsze miejsca, jedno trzecie, trzy czwarte. Jestto na arenie światowej sukces, o którym zawodnicy polscy nie mogliby marzyć — i nie wiadomo, czy będzie on kiedykolwiek dostępny dla Polaków.

Drogę od szarzyzny do szczytów sławy przebyły nasze panie w ciągu roku. Z panów jedynie Petkiewicz i Kusociński wytrzymali to niesłychane tempo postępu i odparli w części szturm generalny na opinję sportową. Nie odegrali oni naturalnie w sporcie światowym tej dominującej roli, jaka przypadła w udziale paniom. Ale nazwiska ich mają szlachetne brzmienie na międzynarodowym rynku lekkoatletycznym.

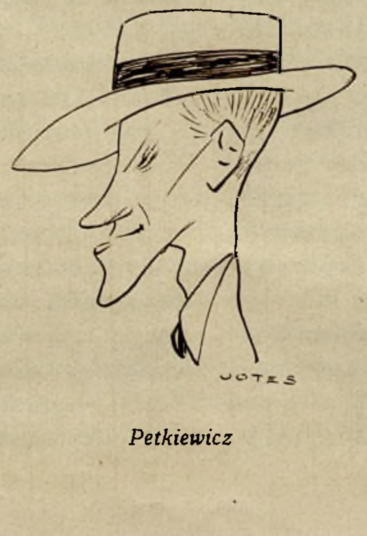


Konopacka

To też lekkoatletyka kobieca ma triumfatorkom z Pragi niezmiernie dużo do zawdzięczenia. Odmawiano jej dotąd trzech zasadniczych atutów, którym „królowa sportu" zawdzięcza swe stanowisko, swe walory widowiskowe: szybkości, siły, wytrzymałości. Nie bez słuszności utrzymywano, że mityng kobiecy robi wrażenie filmu nakręcanego w zwolnionem tempie.

Dziś nikt, kto widział Walasiewiczównę, nie powie, że nie jest ona po męsku szybka; nikt nie ośmieli się twierdzić, że ramię kobiece jest słabe, skoro dysk rzucony przez Konopacką na 37 m. żłobi jeszcze w ziemi głębokie bruzdy. Nikt wreszcie nie zarzuci paniom braku wytrzymałości, skoro Walasiewiczówna, biegnąc 200 m., na ostatnich 100 m. potrafi pokonać najlepsze sprinterki polskie. Dziś każdy musi przyznać, że lekkoatletyka kobieca jest sportem stuprocentowym.

Zarzucić natomiast możemy brak szybkości i siły naszym sportowcom — biegaczom, skoczkom i miotaczom. Wystarczy bowiem spojrzeć na tabelę rekordów światowych, aby stwierdzić, jak jesteśmy powolni i słabi, jaka przepaść dzieli nas jeszcze od Europy.



Petkiewicz

Lekka atletyka kobieca jest teraz najsilniejszą gałęzią sportu polskiego. Walasiewiczówna i Konopacka nie mają godnych siebie przeciwniczek, są nie do pobicia. Reprezentacja polskich sportswomen może się obawiać tylko jednego albo dwu państw.

Jakże daleko sportsmanom do takiego stanowiska! W samej Europie jest przynajmniej pięć albo sześć państw, z któremi nie mogą oni zawiązać równorzędnej walki. Jedynie dwaj zawodnicy polscy, Petkiewicz i Kusociński, mają dużo do powiedzenia na rynku światowym, ale Nurmi, Virtanen i Purje zaćmiewają ich sławę.

Lekka atletyka kobieca nie wyszła jeszcze poza wiek dziecięcy, nie ustatkowała się jeszcze, ma skłonności do przewartościowywania wyników, rekordy jej szybko się przeżywają. Przed paru laty, za ostatnie słowo w dziedzinie sprintów uważaliśmy 12,8 sek. na 100 m. Czeszki Meizlikovej. Dziś jest szybszych od Meizlikovej przynajmniej kilkadziesiąt zawodniczek. Toteż, kto wie, czy znów za parę lat niebotyczne wyniki Konopackiej i Walasiewiczówny nie będą dostępne dla całej plejady zawodniczek, i czy nie znajdą się znów nowe fenomeny, które napiszą zupełnie nową tabelę rekordów światowych?

Lekka atletyka męska jest o cały wiek starsza, jest ustabilizowana, i na rewolucjonizowanie tabeli pozwolić sobie nie może; krótko mówiąc — panowie doszli już do granic możliwości ludzkich, i wynik naruszający te granice może osiągnąć tylko wielki talent. I dlatego, kto wie, czy wyniki Petkiewicza i Kusocińskiego, którzy o granicę tę się otarli, nie stoją wyżej, w absolutnej skali wartości, niż wyniki Konopackiej i Walasiewiczówny, które w tej chwili są najlepsze na świecie, ale które, być może, nie pozostaną u szczytu, gdy lekka atletyka kobieca osiągnie wiek dojrzały.

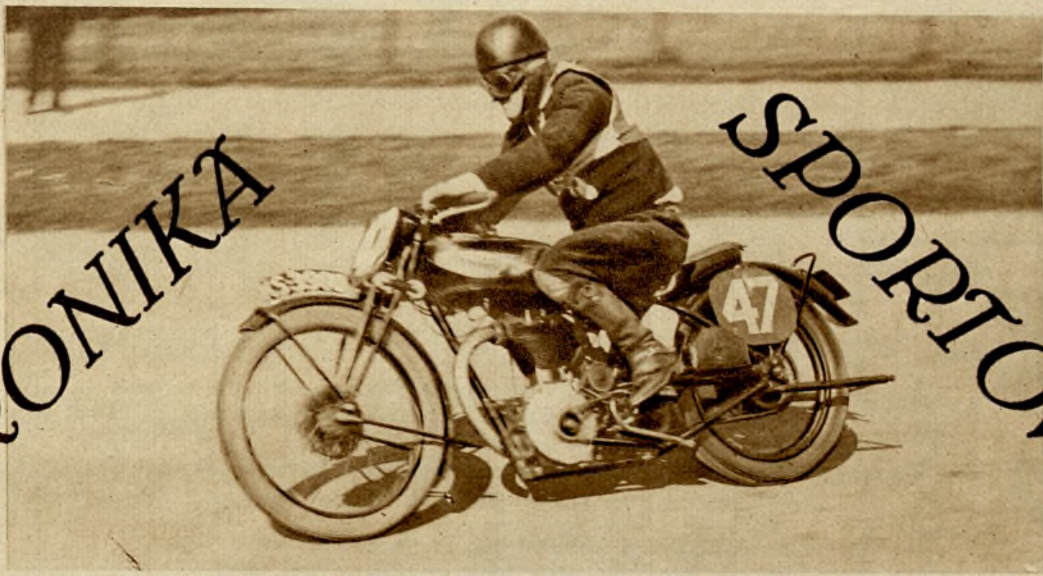


Nurmi

Że jednak wielką sławę sport polski zawdzięcza właśnie owym „niedojrzałym" wynikom Polek, musimy stwierdzić, że pobiły one na głowę swych „dojrzałych" przeciwników męskich — nawet Petkiewicza i Kusocińskiego.

St. Rothert

KRONIKA SPORTOWA



OSTATNIE IMPREZY TENNISOWE NA KORTACH »LEGJI«

W ostanich dniach ub. m. rozegrano na kortach WKS. Legji turniej tennisowy o mistrzostwo Armji. Finał gry pojedynczej dla oficerów czynnych wygrał kpt. Kral, bijąc por. Suchorzewskiego 6:2 6:1 6:1. Finał gry podwójnej wygrała para pułk. Żongołowicz i por. Przybylski bijąc parę kpt. Kral — por. Burzyński 3:6 6:2 6:2 6:2.

Jednocześnie prawie odbyła się finałowa rozgrywka o drużynowe mistrzostwo Polski w tennisie pomiędzy finalistą tegorocznym, Legją, a mistrzem zeszłorocznym, Łódzkim Lawn-Tennis Klubem. Mecz ten zakończył się zwycięstwem Łódzkiego LTK w stosunku 5:2, przyczem J. Stolarow zwyciężył Tłoczyńskiego i Jurczyńskiego, Maks Stolarow pokonał Jurczyńskiego, lecz uległ Tłoczyńskiemu, Richterówna uległa Dubieńskiej. Bracia Stolarowie pokonali parę Tłoczyński-Jurczyński, w grze mieszanej zaś para Richterówna i M. Stolarow pokonali parę Dubieńska-Tłoczyński.

Obie te ostatnie w sezonie imprezy tennisowe rozegrane były piłkami Dunlop.



Mistrz Polski w tennisie, Ign. Tłoczyński.

ROZWÓJ SEKCJI MOTOCYKLOWEJ »LEGJI«

Sekcja motocyklowa Legji, założona w marcu r. bież. jest jednym z najliczniejszych klubów motocyklowych w Polsce i liczy 140 czynnych członków, posiadających własne motocykle. Sekcja odniosła w roku bieżącym cały szereg poważnych sukcesów, a mianowicie zdobyła drużynowo pierwsze miejsce w zjeździe do Bydgoszczy, pierwsze miejsce w zjeździe do Grudziądza i drugie miejsce w międzynarodowym zjeździe gwiaździstym do Łodzi.

Z sukcesów jednostkowych sekcji motocyklowej Legji, notujemy rekord polski Schweitzera (motocykl marki BMW — opony Dunlop) na 10 km. na torze, zwycięstwo Przeworskiego (maszyna BSA — opony Dunlop) w raidzie dookoła województwa łódzkiego w kategorji z wózkami, oraz pobicie rekordu toru kaliskiego przez Frankowskiego na 5 i 10 km. oraz na kilomètre lancé, na maszynie BSA — opony Dunlop.

MISTRZOSTWA MOTOCYKLOWE POLSKI W GRUDZIĄDZU

Na obwodzie szos pod Grudziądzem rozegrane zostały zawody motocyklowe o mistrzostwo Polski, poraz pierwszy wyeliminowane z dorocznego wyścigu o »Grand Prix« Polski. Trasa wynosiła dla kategoryj 175 cc. i 250 cc. 24 okrążenia po 10 km., dla pozostałych klas — 30 okrążeń po 10 km.

Wyniki techniczne zawodów wykazały raz jeszcze wysoką wartość opon Dunlop do maszyn wyścigowych — większa część zdobytych nagród została uzyskana na oponach tej marki.

Rezultaty w poszczególnych kategorjach przedstawiają się jak następuje:

Klasa do 175 cc. — Weyl (Unia — Poznań) na Jamesie, czas 4:09.20, przeciętna szybkość 57.754 km. na godzinę.

Klasa do 250 cc. — 1) Pianocki (Gedania — Gdańsk) naAJS, opony Dunlop, przeciętna 82.207 km., na godz. czas 2:55.10, 2) Wargin (Unja — Poznań) na DKW, opony Dunlop, 3:12.26, 3) Nagengast (Unja — Poznań) na Rudge Whitworth, opony Dunlop, 3:44.53.

Klasa do 350 cc. — 1) Koszczyński (Unja) na Motosacoche, czas 3:19.24, najlepszy wynik dnia, dzięki któremu Koszczyński zdobywa mistrzostwo Polski, 2) Turkiewicz (Unja) na AJS opony Dunlop, 3:44.45.

Klasa do 500 cc. — 1) Radzicki (Grudziądz) na Arielu, opony Dunlop czas 3:29.52, szybkość przeciętna 85.768 km. godz.

Wobec jednak dyskwalifikacji Radzickiego za nieprzestrzeganie regulaminu, pierwsze miejsce w tej kategorji przyznano Czerniakowi (Unja) na Rudge Whitworth, opony Dunlop.

Klasa powyżej 500 cc. — 1) Miładowski (Unja) na BMW, opony Dunlop, czas 3:57.06, przeciętna 75.967 km. godz.

Przeciętna szybkość mistrza Polski Koszczyńskiego, 90.270 km.

ECHA Z ZAGRANICY

ZWYCIĘSTWO ANGLIKÓW NA ZAWODACH O WIELKĄ NAGRODĘ MOTOCYKLOWĄ FRANCJI.

Zawody motocyklowe o wielką nagrodę Francji zgromadziły wszystkich najwybitniejszych asów motocyklizmu angielskiego i francuskiego. Tym razem wszystkie pierwsze miejsca w poszczególnych kategorjach przypadły zawodnikom angielskim, którzy wykazali bardzo wyraźną przewagę nad Francuzami. Wszystkie też nagrody uzyskali zawodnicy na oponach Dunlop.

Wyniki były następujące:

Kategorja 175 cmc — trasa 253.3 km. — 1) Fernborough na „Excelsior Jap" (opony Dunlop) 2:40:27.4, szybkość 94.7 klm. na godzinę.

Kategorja 250 cmc. — trasa 285 km. — 1) Mollors na „New Imperial" (opony Dunlop) 2:40:28.6 szybkość 106.5 km. na godzinę.

Kategorja 350 cmc — trasa 316.7 km. — 1) Hicks na A. J. S. (opony Dunlop) 2:36:33.6 szybkość 121.2 km. na godzinę.

Kategorja 500 cmc. — trasa 332.535 km. — 1) Stanley Wood na Nortonie (opony Dunlop) czas 2 godz. 43 min. 43.2 sek. Szybkość 121.8 km. na godz. Zwycięzca w ogólnej klasyfikacji.

FRANCUSKIE GRAND PRIX AUTOMOBILOWE.

W Pau rozegrany został doroczny meeting automobilowy międzynarodowy pod nazwą „Grand Prix de l'Automobile Club de France". Bieg ten rozegrany był w bardzo silnej konkurencji. Wielki triumf święciły tutaj opony marki Dunlop, które zajęły pierwsze sześć miejsc w ogólnej klasyfikacji.

Wyniki zawodów następujące:

1) Etancelin na Bugatti, trasa 395 km. — 2 godz. 43 min. 18.4 sek., szybkość 145.2 km. na godzinę.
2) Cap Birkin na Bentley 2:46:44.6.
3) Zanelli na Bugatti 2:46:54.8.
4) Czajkowski na Bugatti 2:51:27.
5) De l'Espée na Bugatti 2:54:28.8.
6) Senechal na Delage 2:56:28.6.

Wszyscy na oponach Dunlop.

W poszczególnych kategorjach wygrali:
Kategorja litraż ponad 3.000 — Birkin.
Litraż 3.000 — Zanelli.
Litraż 2.000 — Etancelin — zwycięzca w ogólnej klasyfikacji.
Litraż 1.500 — Senechal.

SUKCES DUNLOPA W GRAND PRIX DE MONZA.

Na najsłynniejszym włoskim torze automobilowym, Monza, rozegrane zostały wielkie zawody automobilowe pod nazwą Grand Prix de Monza. Trasa wynosiła 35 okrążeń, t. j. 240.13 km. W wyścigu tym pierwsze miejsce zajął poraz drugi kierowca włoski, Varzi na maszynie Maserati (opony Dunlop) pokrywając dystans w czasie 1:35:44 t. j. jadąc z szybkością 150.5 km. na godzinę. Drugą nagrodę zdobył Arcangeli na Maserati (opony Dunlop) w czasie 1:35:45. Trzecim był Maserati E. na maszynie Maserati (opony Dunlop) 1:36:11.

Z KLUBU TENNISOWEGO DUNLOP WE FRANCJI.

We Francji jednym z najlepszych klubów tennisowych w kategorji „stowarzyszeniowej" jest Dunlop Sports, który w ostatnich czasach odniósł szereg sukcesów. Ostatniej niedzieli tennisiści Dunlop Sports rozegrali mecz tennisowy z U. S. Metropolitains, zakończony zwycięstwem Dunlopa w stosunku 4:3.

50.000 KILOMETRÓW Z SZYBKOŚCIĄ 120 KM. NA GODZINĘ.

Na słynnym torze automobilowym Monthlery odbyła się 18 dni trwająca próba pobicia rekordu światowego wytrzymałości automobilowej. Samochód Voisin (opony Dunlop), na którym zmieniało się codziennie 6 kierowców przebył dystans 50 tysięcy km. w czasie 416 godzin 50 minut i 44 sek., co oznacza szybkość 119.9 km. na godzinę.

SZEŚCIOGODZINNE ZAWODY AUTOMOBILOWE WE FRANCJI.

Jedną z najważniejszych samochodowych imprez sezonu jesiennego we Francji są sześciogodzinne zawody „Routes Pavées". W zawodach tych pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zdobył Joly, jadący na wyścigowym Bugatti (1.500 l.) i oponach Dunlop. Joly przebył 538.7 km., czyli jechał z szybkością 89.7 km. na godzinę. Drugie miejsce zdobył Montier na Fordzie, trzecie miejsce zajął Brunet na Bugatti (opony Dunlop), który przebył 517.2 km. czyli jechał z szybkością 86.2 km. na godz. Pozatem w kategorji wozów sportowych 1.500 cmc. wygrał Ufa na Gobron (opony Dunlop) mając 424 km. przebyte, a w kategorji wyścigowej 1.100 cmc. wygrał Doré na BNC, przebywając 493 km. (szybkość 82.1 km. na godz.).

Zawody rozegrane zostały przy bardzo kiepskich warunkach atmosferycznych i terenowych. Przez cały czas padał ulewny deszcz, który zamienił teren w bardzo niebezpieczną drogę. Toteż wyniki osiągnięte uważać należy za bardzo dobre.

UWAGA!

Polska Spółka Akcyjna DUNLOP Rubber Co S. A., podaje do wiadomości, że ma już na składzie wielki wybór rakiet tennisowych i ram do rakiet w różnych gatunkach i po różnych cenach. Uprasza się P. T. Odbiorców przed dokonaniem zamówień na przyszły sezon o łask. zwrócenie się po wzory do najbliższego oddziału.

Oddziały:

Warszawa, Al. Ujazdowska 49
Poznań, Ratajczaka 15
Katowice, Moniuszki 6
Lwów, 3-go Maja 15
Łódź, Sienkiewicza 53
Kraków, Długa 56
Bydgoszcz, Dworcowa 89
Wilno, Gdańska 6

DUNLOP

PANTOFLE TENNISOWE

angielskiej fabryki
DELLA RUBBER Co Ltd., Liverpool
(marki DELA-SPORT i in.)

w wielkim wyborze
fasonów i gatunków

poleca

MACINLOP w POLSCE

Spółka z ogr. odp.

WARSZAWA, AL. UJAZDOWSKA 49



Adres Redakcji i Adm., Warszawa Al. Ujazdowska 49, Tel. 428-97/8/9. Red. przyjmuje we wtorki od 12-1. Ceny ogłoszeń: 1/1 zł. 800, 1/2 zł. 400, 1/4 zł. 250. Str. okl. 50% drożej. — Cena prenumeraty: półrocznie zł. 1·50, kwartalnie zł. 0·75. — Opł. poczt. uiszczona ryczałtem. — Cena numeru pojedynczego 30 gr.
Redaktor: dr. H. Załszupin. — Wydawca: Polska Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S. A.
Rotograwjura Drukarni Narodowej w Krakowie